

RAPPORT
TRAFIKUTREDNING FÖR TJÖRNARP



SLUTVERSION
2021-11-16

UPPDRAG 319540, Trafikutredning Tjörnarp

Titel på rapport: Trafikutredning för Tjörnarp

Status: Slutversion

Datum: 2021-11-16

MEDVERKANDE

Beställare: Höörs kommun

Kontaktperson: Anton Klacka

Konsult: Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig: Helena Jönsson

Handläggare: Gunilla Sandin

Kvalitetsgranskare: Anna-Karin Nyberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

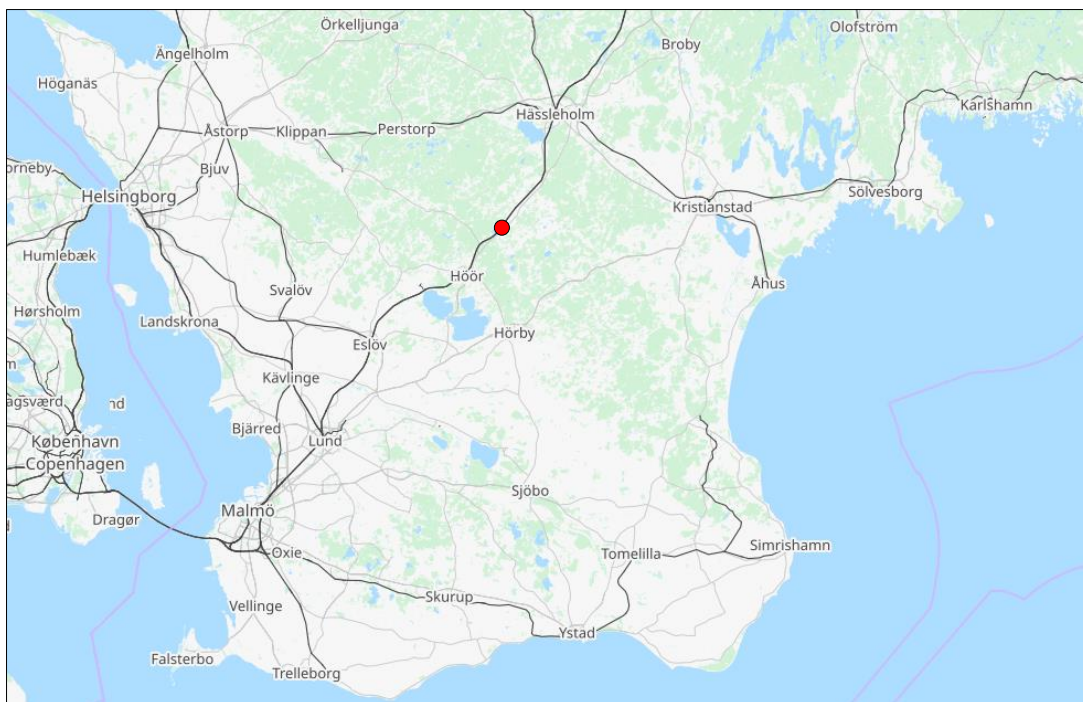
1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
	2.1 VÄGNÄT OCH TRAFIKFLÖDEN	5
	2.2 MÅLPUNKTER	8
	2.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	9
	2.4 KOLLEKTIVTRAFIK.....	10
	2.5 PLANERADE UTBYGGNADSOMRÅDEN	11
3	TRAFIKPROGNOS 2040	14
	3.1 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR	14
	3.2 SAMLAD TRAFIKBILD.....	15
4	PROBLEMPUNKTER.....	16
	4.1 GÅNG- OCH CYKELKOPPLINGAR	16
	4.2 VÄGSTANDARD.....	17
	4.3 DRIFT OCH UNDERHÅLL	18
5	ÅTGÄRDSFÖRSLAG.....	19
	5.1 NYA GÅNG- OCH CYKELVÄGAR	19
	5.2 FÖRÄNDRINGAR OCH STANDARDHÖJNINGAR I VÄGNÄTET	24
	5.3 DRIFT- OCH UNDERHÅLLSÅTGÄRDER	28

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Tjörnarp ligger en mil norr om Höör och är lokaliserad mellan Södra stambanan och väg 23. Orten har cirka 900 invånare vilket gör Tjörnarp till Höörs kommuns näst största tätort. Orten har sedan 2014 pågatågstrafik vilket bidrar till att stärka befolkningstillväxten i orten och dess omgivningar. För att möta behoven och kommunens tillväxtmål inleder Höörs kommun nu en uppdatering av översiktsplanen för Tjörnarp (formellt en ändring av översiktsplanen). Planarbetet som kommunen arbetar med i Tjörnarp syftar till att identifiera lämpliga utbyggnadsområden för tätortsutveckling – främst bostäder. Ett antal utvecklingsområden har pekats ut preliminärt.

För väg 23 pågår samtidigt ett arbete med en vägplan för att bygga mötesfri väg från strax söder om Tjörnarp i söder till Sandåkra i Hässleholms kommun i norr. I samband med detta avser Trafikverket att stänga ett flertal direktinfarter från Tjörnarp till väg 23. Detta innebär att trafiken till och från väg 23 kommer att ledas via antingen södra eller norra infarten till Tjörnarp vilket kommer att generera mer trafik på det lokala vägnätet. Trafikverket är väghållare även för Landsvägen som går genom Tjörnarp och där man kan förvänta sig ökade trafikflöden. Vägstandarden i Tjörnarp är generellt sett ojämn med ofta smala vägar.

Trafikutredningen syftar till att ta fram en trafikflödesprognos 2040 för Landsvägen och lokalvägnätet i Tjörnarp som visar den samlade trafikbilden av den tillkommande trafiken från de planerade utbyggnadsområdena och de ökade trafikflödena som följer av stängda in/utfarter till väg 23. Utredningen syftar även till att identifiera potentiella problempunkter i det befintliga vägnätet i Tjörnarp och att ta fram åtgärdsförslag för dessa i syfte att skapa förutsättningar för de planerade utbyggnadsområdena och öka standarden på vägnätet generellt.



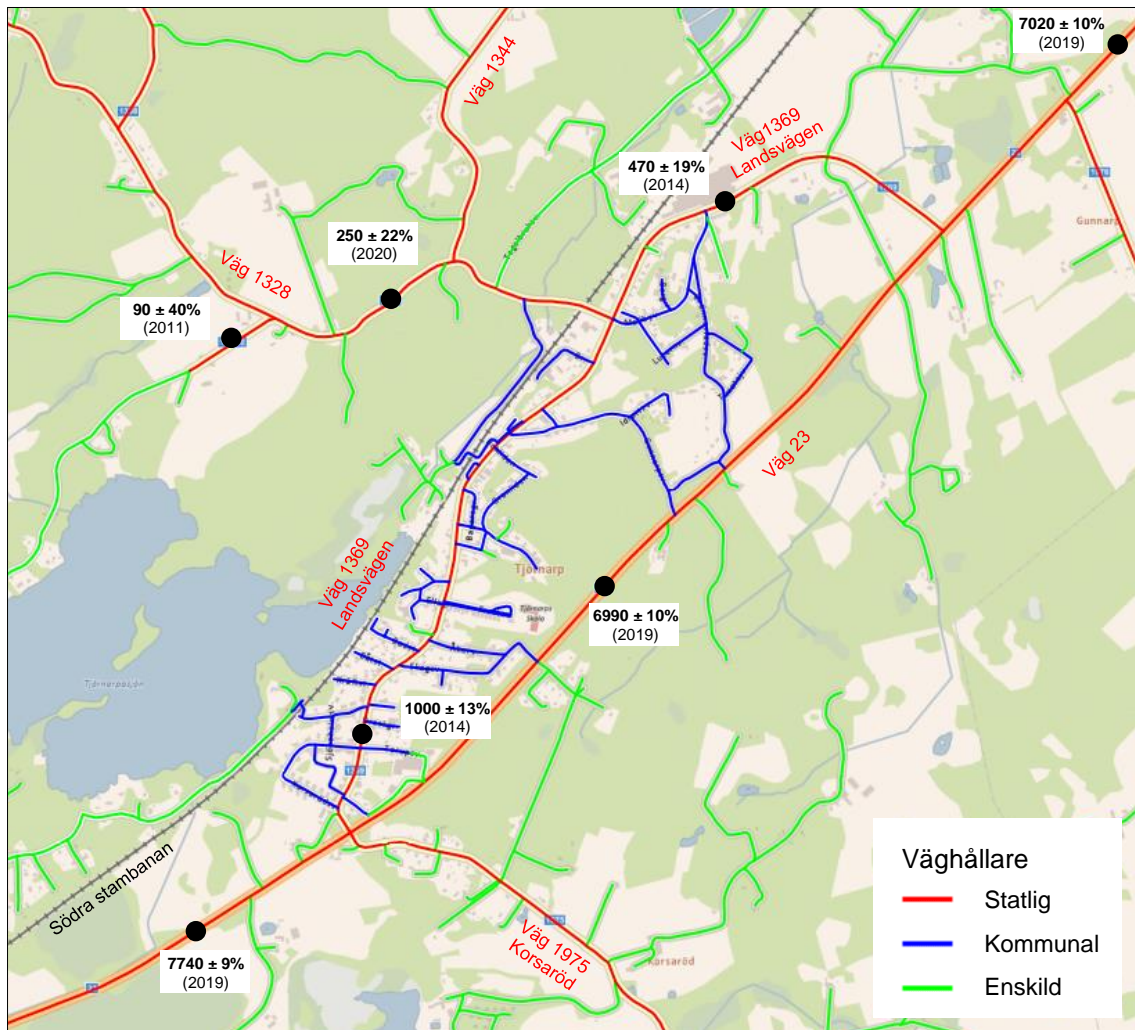
Tjörnarp's lokalisering. Karta: OpenStreetMap.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 VÄGNÄT OCH TRAFIKFLÖDEN

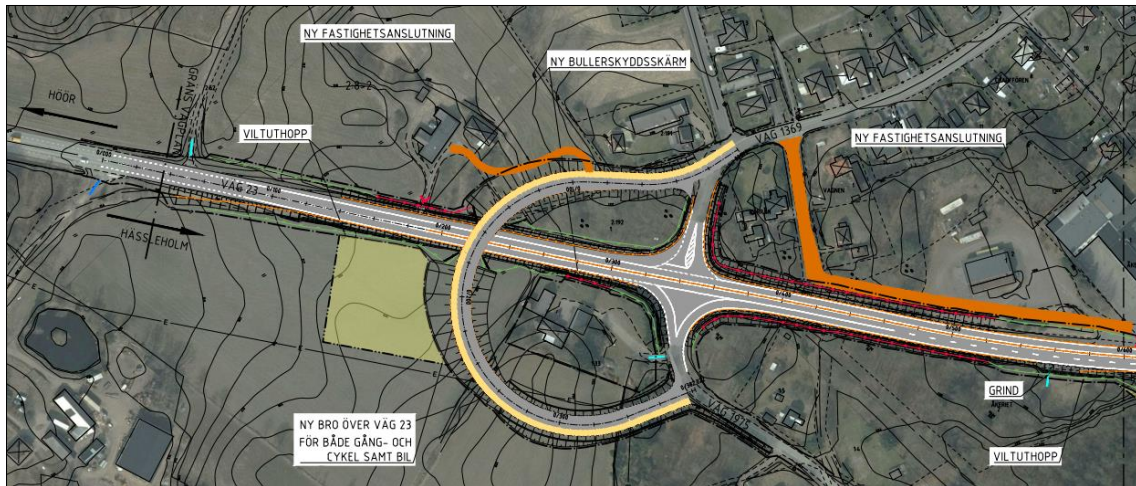
Nedan visas aktuella väghållare och uppmätta trafikflöden på vägnätet i och i anslutning till Tjörnarps.

Huvudvägnätet i Tjörnarps består av Landsvägen som ansluter till väg 23 i två korsningar norr och söder om Tjörnarps. Utöver detta finns ett antal direktutfarer till väg 23 från det lokala vägnätet. Hastigheten på Landsvägen och det lokala vägnätet är generellt sett 40 km/h.



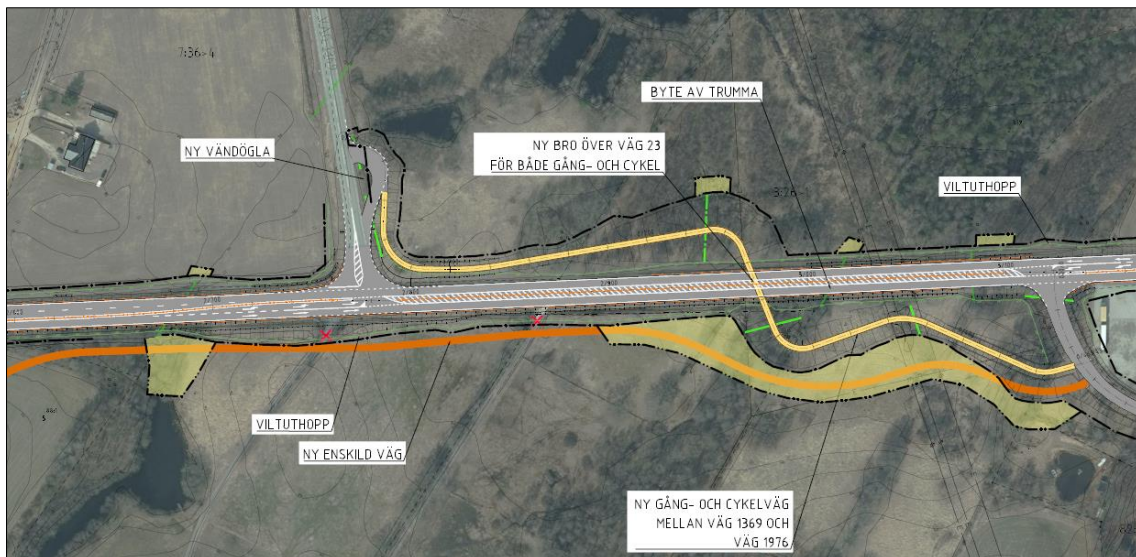
Aktuella väghållare och uppmätta trafikflöden. Källa: NVDB och Trafikverkets vägtrafikflödeskarta. Vissa avvikelser kan förekomma gällande väghållare.

Trafikverket planerar att bygga om väg 23 mellan Tjörnarp och Sandåkra till en mötesfri väg. I samband med detta planeras Tjörnarps södra anslutning till väg 23 att byggas om till en planskild korsning. Ombyggnaden innebär att endast medlöpande trafik tillåts på väg 23 (inga vänstersvängar tillåts) och att den genomgående trafiken på Landsvägen/väg 1975 samt vänstersvängande trafik till/från väg 23 korsar väg 23 planskilt. En ny gång- och cykelkoppling byggs längs med den nya vägkopplingen. Utöver detta anläggs en ny fastighetsanslutning via Spångahusvägen som ersättning för att en verksamhets direktutfart till väg 23 stängs.



Åtgärder vid södra anslutningen till väg 23. Bild: Väg 23 Samrådshandling, Trafikverket.

Vid den norra anslutningen till väg 23 planeras en ny vändögla samt en ny gång- och cykelkoppling med bro över väg 23.



Åtgärder vid norra anslutningen från Landsvägen (väg 1369) till väg 23. Väg 23 är den horisontella vägsträckningen och Landsvägen är den vertikala vägsträckningen. Bild: Väg 23 Samrådshandling, Trafikverket.

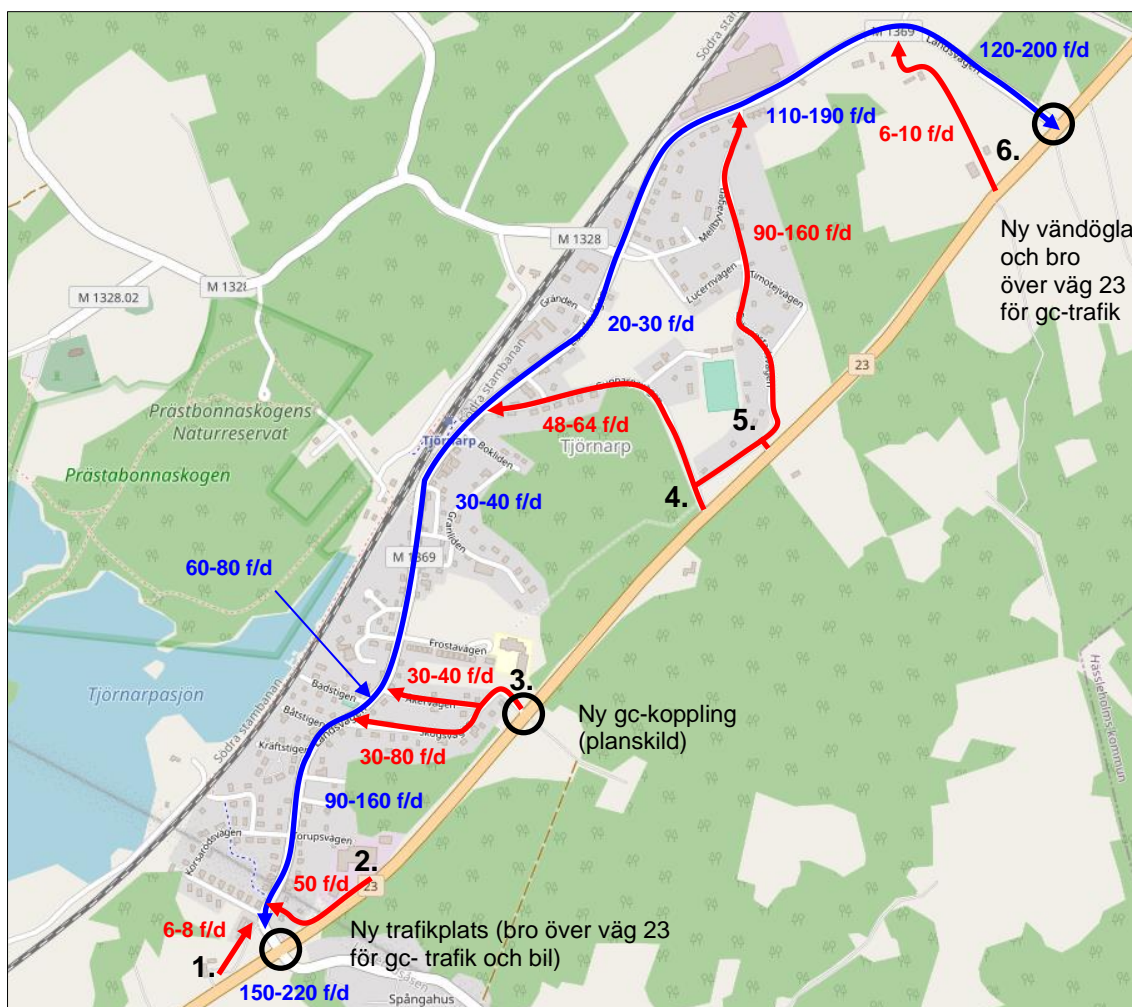
Utöver nämnda infrastrukturåtgärder planeras det för en ny planskild gång- och cykelkoppling under väg 23 i höjd med Skogsvägens anslutning till väg 23.

En konsekvens av att väg 23 byggs om till en mötesfri väg är att ett antal in/utfarter till väg 23 kommer att stängas. Detta medför att trafiken som använder in/utfarterna idag kommer att omfördelas på vägnätet. En beräkning av trafikflöden från de fastigheter som berör Tjörnarps lokala vägnät är sammanställd i tabellen nedan.

Beräkning av trafikflöden från de fastigheter i Tjörnarps lokala vägnät vid en stängning av in-/utfarter till väg 23. Källa: PM Trafikprognos Rv 28 Tjörnarps-Sandåkra (samrådsunderlag), Trafikverket.

Nr	Typ av enhet	Trafikflöde per enhet (f/d)	Totalt tillkommande trafikflöde (f/d)	Andel tung trafik	Berörd väg
1	1 bostad	6-8	6-8	1%	Enskild väg
2	Verksamhet	50	50	15%	Spångahusvägen
3	10-15 bostäder	6-8	60-120	1%	Skogsvägen och Åkervägen
4	8 bostäder	6-8	48-64	1%	Gunnarpvägen
5	15-20 bostäder	6-8	90-160	1%	Brönnestadsvägen
6	1 bostad/gård	6-10	6-10	16%	Enskild väg
	Totalt		260-412		

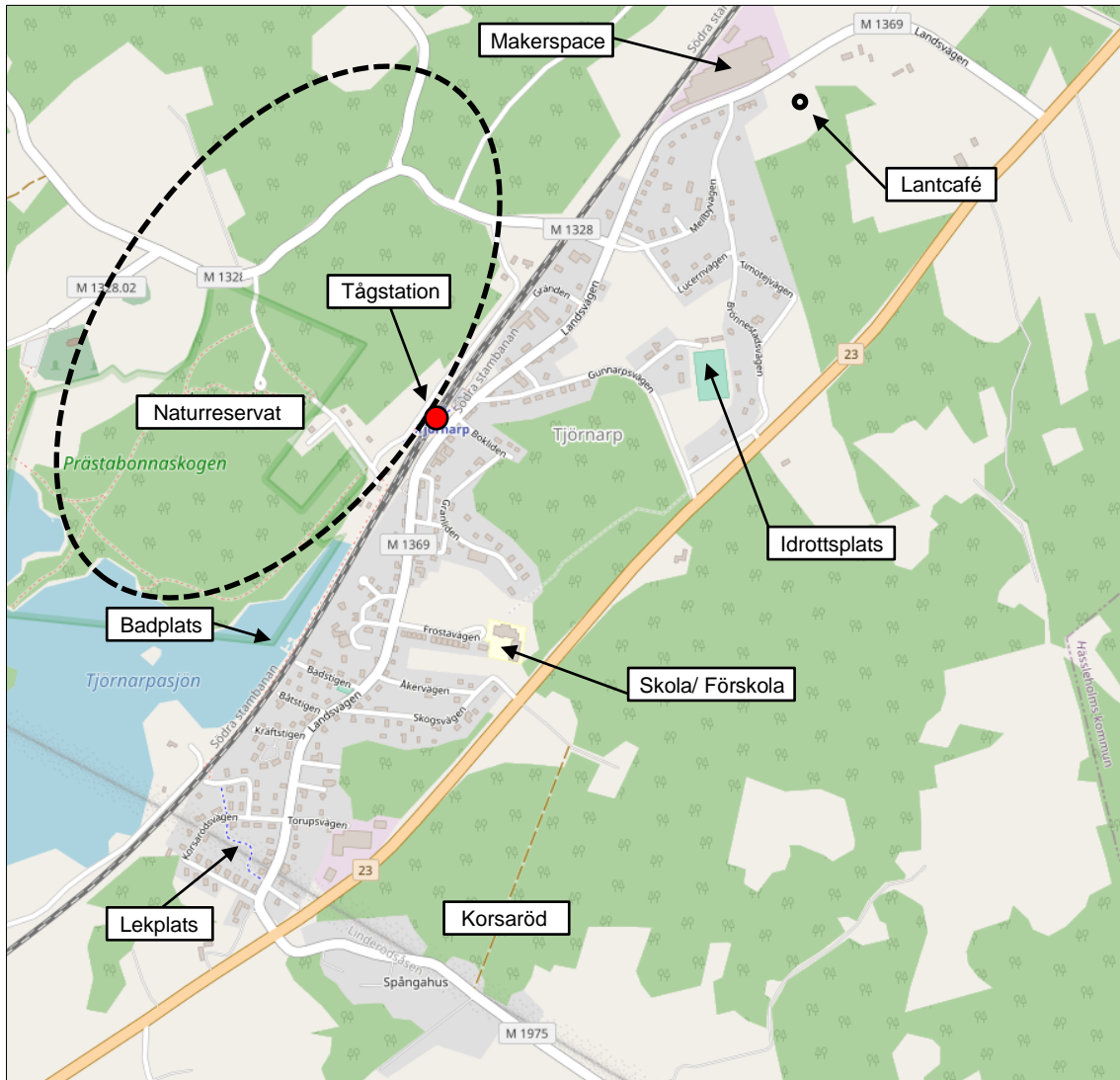
I kartan nedan visas trafikökningen som beräknas bli på Tjörnarps lokala vägnät som en följd av att direktanslutningarna till väg 23 stängs.



Beräknade trafikökningar på det lokala vägnätet i Tjörnarps med anledning av stängda direktanslutningar till väg 23. Röda länkar illustrerar berörda anslutningar till och från väg 23 medan blå länkar illustrerar uppsamlade väg (Landsvägen).

2.2 MÅLPUNKTER

På kartan nedan visas större målpunkter i Tjörnarp. Som kartan nedan visar är målpunkterna utspridda.

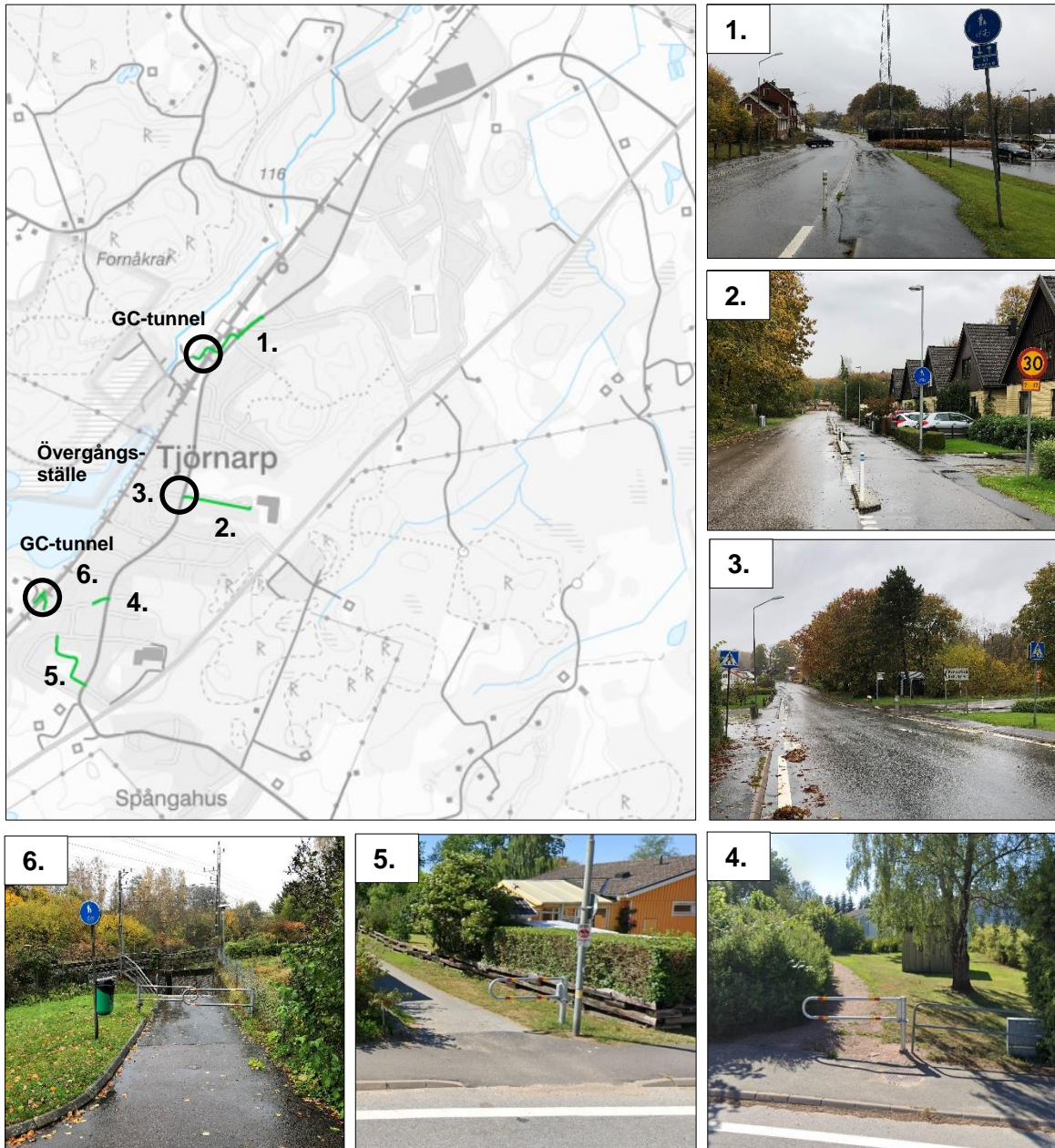


Större målpunkter i Tjörnarp.

2.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Befintliga cykelvägar i Tjörnarp visas på kartan nedan. Utöver detta finns trottoarer på bägge sidor om Landsvägen. I övrigt är gång- och cykelvägnätet väldigt begränsat vilket innebär att gående och cyklande i många fall rör sig i blandtrafik.

Utmed Landsvägen finns målade heldragna linjer i körbanekanten, dock med oklar funktion.



Cykelvägnätet i Tjörnarp. Karta: NVDB.

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

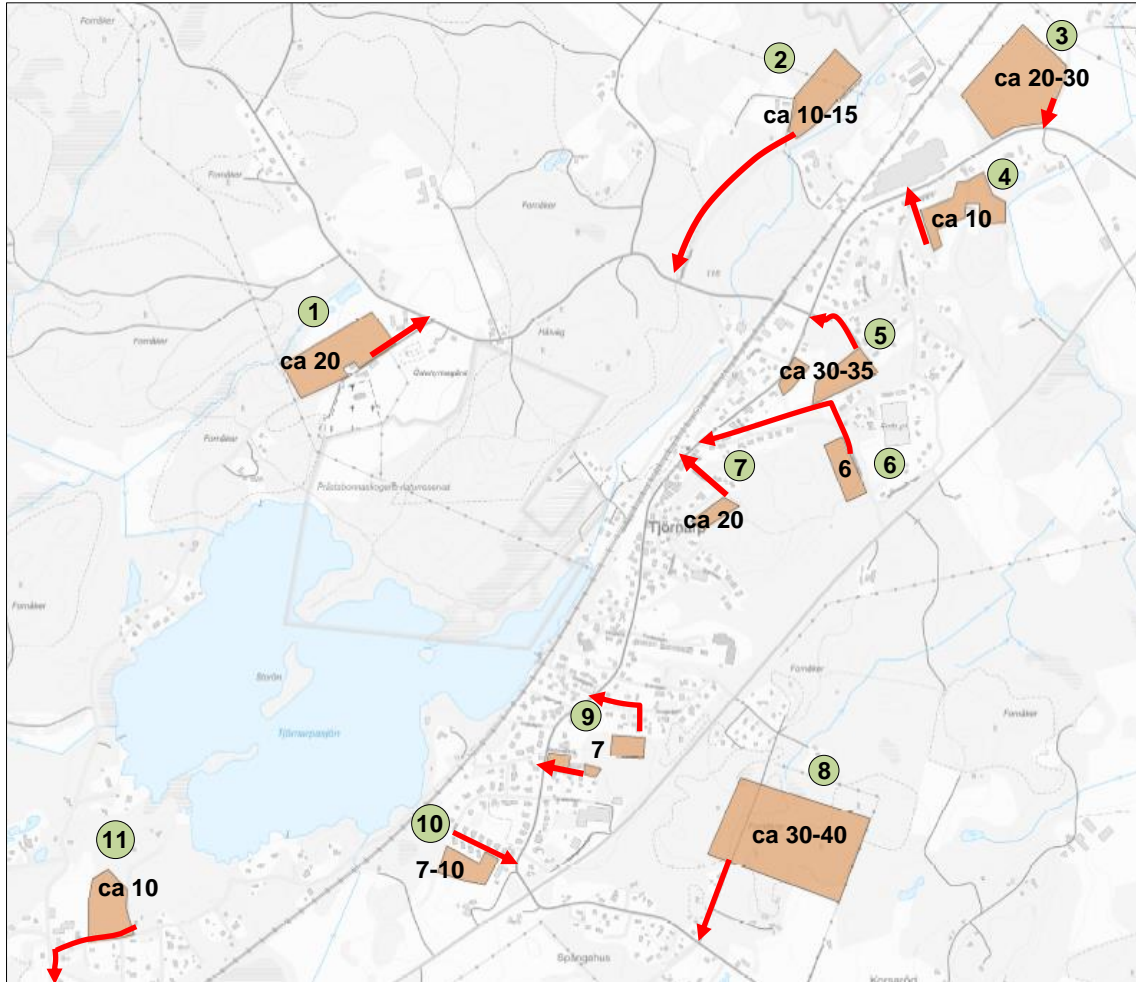
Kollektivtrafikutbudet i Tjörnarp utgörs av tåg. Från stationen går tåg söderut mot Höör, Eslöv, Lund och Malmö och norrut mot Hässleholm. Tågen går en gång i timmen i vardera riktningen måndag-söndag.



Tågförbindelser från Tjörnarp.

2.5 PLANERADE UTBYGGNADSSOMRÅDEN

I samband med kommunens arbete med uppdateringen av översiktsplanen för Tjörnarps har ett antal möjliga utbyggnadsområden identifierats. Totalt rör det sig om ca 170-200 nya bostäder utspridda över Tjörnarps, se karta nedan.



Potentiella utbyggnadsområden. Röda pilar illustrerar områdenas väkanslutningar. Källa: Höörs kommun.

Nedan visas en beräkning av trafikstringen från de nya utbyggnadsområdena. De nya områdena beräknas generera totalt ca 1000-1600 fordon/dag.

Beräkning av trafikstring från de planerade bostadsområdena Källa: Höörs kommun.

Nr	Maximalt antal bostäder	Trafikstring per enhet	Totalt trafikflöde (f/dygn)	Andel tung trafik	Anslutande väg
1	20	6-8	120-160	1%	Kyrkvägen
2	10-15	6-8	60-120	1%	Tegelbruksvägen
3	20-30	6-8	120-240	1%	Enskild väg
4	10	6-8	60-80	1%	Mellbyvägen
5	30-35	6-8	180-280	1%	Lucernvägen
6	6	6-8	36-48	1%	Gunnarpsvägen
7	20	6-8	120-160	1%	Bokliden/Granliden
8	30-40	6-8	180-320	1%	Enskild väg
9	4	6-8	24-32	1%	Skogsvägen
	1	6-8	6-8	1%	Sockengränd
	2	6-8	12-16	1%	Droskgränd
10	7-10	6-8	42-80	1%	Korsarösvägen
11	10	6-8	60-80	1%	Sjövägen
Totalt	170-203		1020-1624		

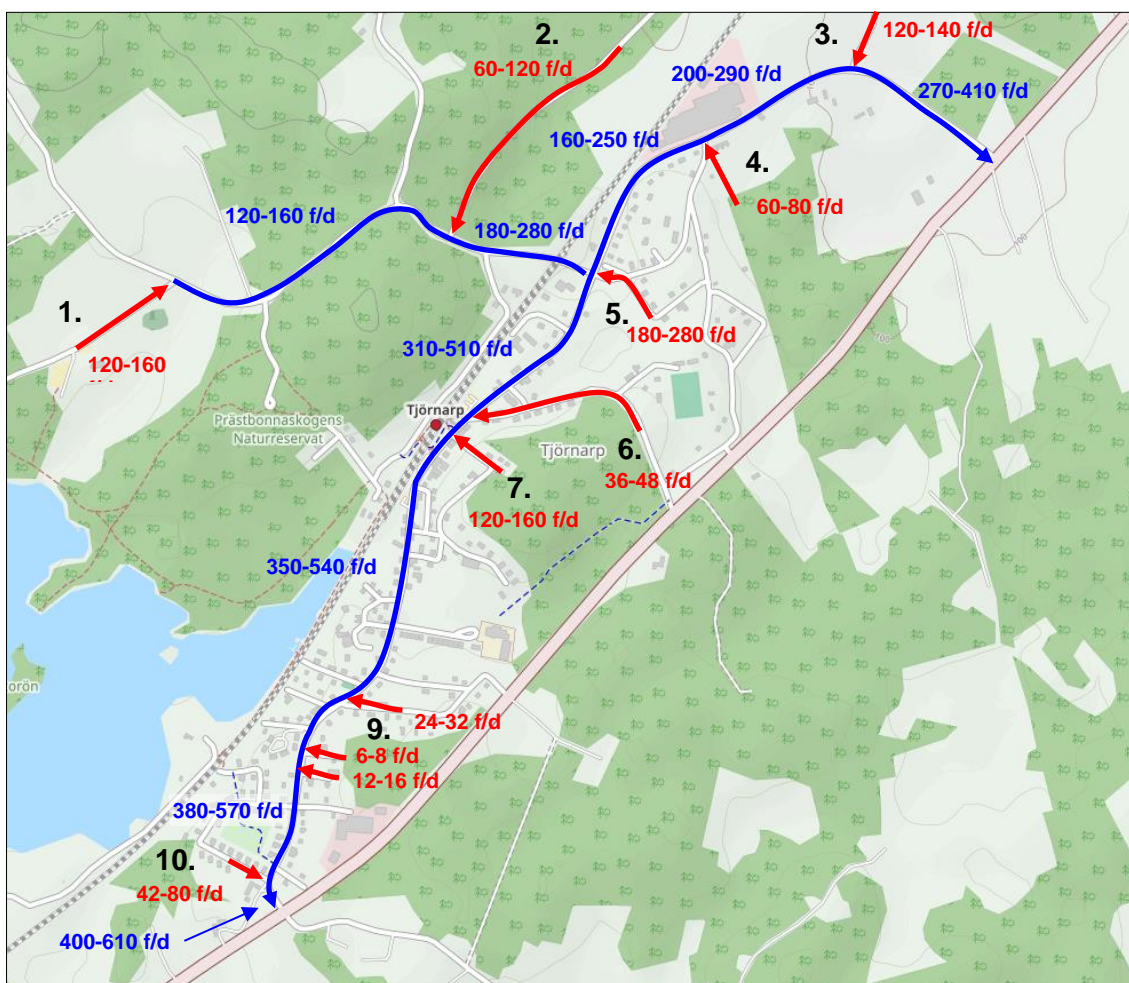
Med anledning av att Tjörnarp inte har några större målpunkter så som arbetsplatser, livsmedelsbutiker och annan service kan det antas att merparten av trafiken som genereras av bostäderna ska ut på väg 23 för att antingen ta sig söderut mot Höör eller norrut mot Hässleholm. Då vägnätet i Tjörnarp inte är utformat för gång- och cykeltrafik kan det dock tänka sig att en viss del av fordonstrafiken även är lokal trafik inom Tjörnarp, exempelvis för att kunna nå lokala målpunkter så som stationen, skolan/förskolan och idrottsplatsen.

Följande antas för den tillkommande trafiken:

- 20-25% av trafiken är intern trafik med målpunkter inom Tjörnarp.
- Av den övriga trafiken ska 70% söderut på väg 23 i riktning mot Höör, Lund och Malmö och 30% norrut på väg 23 i riktning mot Hässleholm och Kristianstad. Fördelningen baseras på de trafikräkningar som finns för Landsvägen och väg 23.

I kartan nedan visas trafikökningen som beräknas bli på Tjörnarps lokala vägnät som en följd av de planerade utbyggnadsområdena. Google Maps funktion *Vägbeskrivningar* har använts som stöd vid definieringen av vägval.

Vid trafikutläggningen har det förutsatts att område 3 och 4 alltid använder den norra anslutningen till väg 23 och område 9 och 10 alltid använder den södra anslutningen till väg 23, oavsett om de ska norrut eller söderut på väg 23. Område 1, 2, 5, 6 och 7 använder i sin tur den norra eller södra anslutningen beroende på om de ska norrut eller söderut. Vidare har det antagits att den lokala trafiken har målpunkt i området vid stationen.



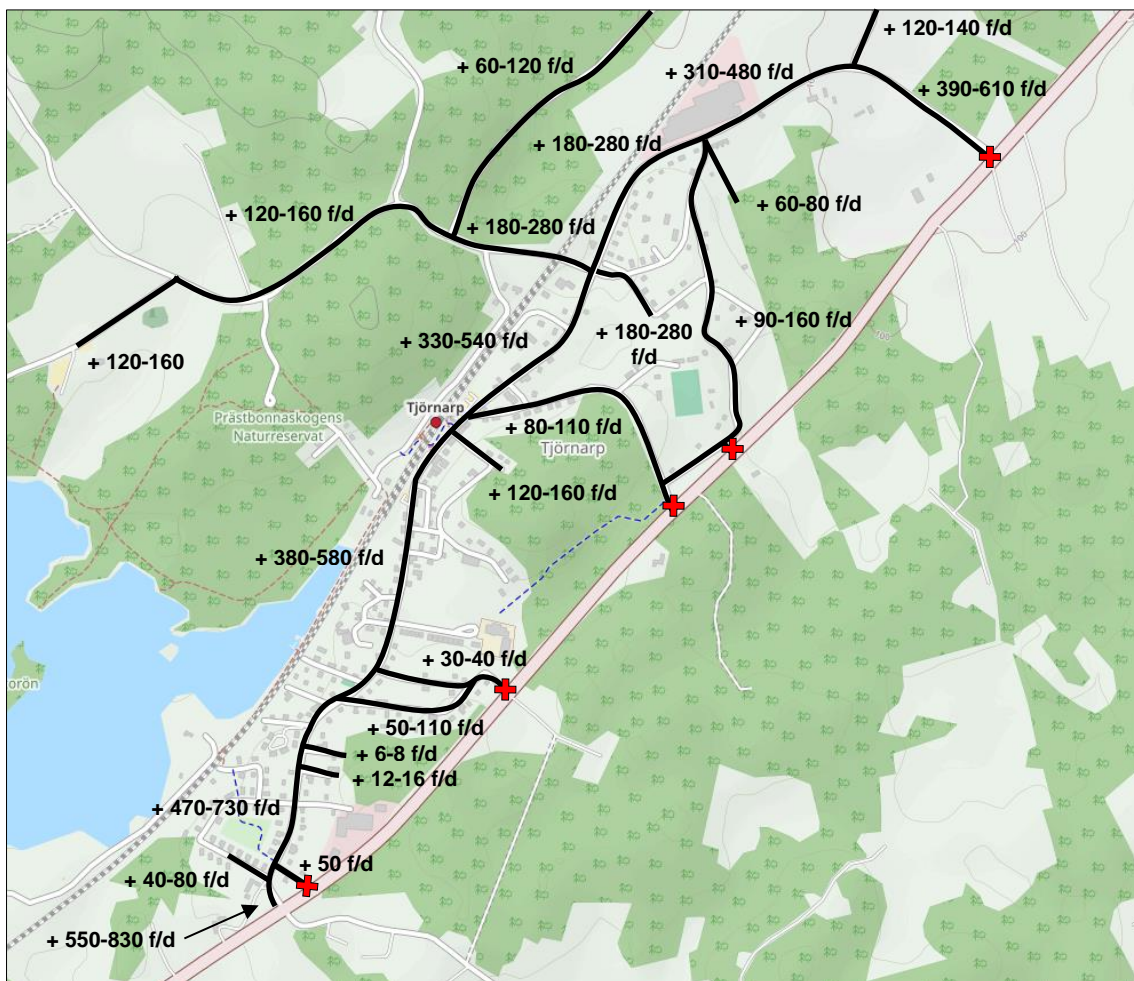
Beräknade trafikökningar på det lokala vägnätet i Tjörnarp med anledning av planerade utbyggnadsområden. Röda länkar illustrerar lokala anslutningar till och från utbyggnadsområden medan blåa länkar illustrerar uppsamlade vägar (väg 1328 och Landsvägen).

3 TRAFIKPROGNOS 2040

3.1 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR

Trafikökningen på Landsvägen och det lokala vägnätet i Tjörnarp till år 2040 antas motsvara den tillkommande trafiken från de planerade utbyggnadsområdena och de ökade trafikflödena som följer av stängda in/utfarter till väg 23. Detta då mängden genomfartstrafik på sträckan, det vill säga trafik som inte har start- eller målpunkt i Tjörnarp, bedöms vara begränsad.

På kartan nedan visas trafikökningen som beräknas bli på Tjörnarp's lokala vägnät som en följd av de planerade utbyggnadsområdena och de stängda in/utfarterna till väg 23.



Beräknade trafikökningar på det lokala vägnätet i Tjörnarp med anledning av planerade förändringar i Tjörnarp. Kryssen illustrerar in-/utfarter till väg 23 som stängs.

3.2 SAMLAD TRAFIKBILD

På kartan nedan visas hur trafikmängderna på Landsvägen antas se ut år 2040 med de planerade förändringarna i Tjörnarp genomförda.



Beräknade trafikflöden år 2040 inkluderat planerade förändringar i Tjörnarp.

4 PROBLEMPUNKTER

För att identifiera möjliga problempunkter i det befintliga vägnätet i Tjörnarp genomfördes ett platsbesök den 21 oktober 2021. Utifrån vad som noterades på platsbesöket har två kartor tagits fram som visar förutsättningar och problempunkter i södra delen av Tjörnarp (från Bokliden och söderut) och norra delen av Tjörnarp (norr om Bokliden). Dessa visas i *Bilaga 1 och 2*. Nedan beskrivs de problempunkter som även har noterats i kartbilderna.

4.1 GÅNG- OCH CYKELKOPPLINGAR

Under platsbesöket noterades ett antal brister och förbättringsmöjligheter vad gäller infrastrukturen för gående och cyklister. Mellan Landsvägen och Korsarösvägen finns en fristående gång- och cykelväg som går genom bostadsområdet och förbi lekplatsen. Gång- och cykelvägen upphör när den kommer ut i Korsarösvägens norra ände, och gående och cyklister rör sig därefter i blandtrafik längs Sjöboholmsvägen för att ansluta till gång- och cykelvägen i Sjöboholmsvägens västra ände där den avslutas i en tunnel under järnvägen. Detta innebär att gång- och cykelkopplingen inte är sammanhängande idag. Anslutningen för gående och cyklister ner till tunneln består endast av en trappa, vilket innebär att det inte går att cykla under järnvägen trots att anslutningen är skyltad som gång- och cykelväg. Trappan innebär också en brist ur ett tillgänglighetsperspektiv.



Tunnel under järnvägen i Sjöboholmsvägens västra ände med endast en trappa, skyltad som gång- och cykelväg.

Vid platsbesöket noterades även att det saknas trottoar på en sträcka på cirka 120 meter på Landsvägen mellan Gränden och Mellbyvägen, vilket innebär att gående till exempelvis stationen måste gå på bilvägen.

4.2 VÄGSTANDARD

Vägbredderna i Tjörnarps är varierande men generellt smala, med undantag från Landsvägen. I vissa fall är detta inget problem eftersom antalet fastigheter längs vägarna är begränsat. Vägbredderna kan dock bli ett problem för de vägar som påverkas av stängda anslutningar till väg 23 och/eller av planerad ny bebyggelse, främst Bokliden, Granliden (norra delen), Åkervägen, Skogsvägen, Droskgränd, Sockengränd, Mellbyvägen, Brönnestadsvägen och Gunnarpsvägen.

Det finns även vägar där vägbredderna bedöms bidra till låg vägstandard även utan att trafikmängderna ökar på dessa vägar. Detta gäller Båtstigen, Granliden (södra delen), Björkliden, Torupsvägen, Borgvägen, östra delen av Lucernvägen, Timotejvägen och Bivägen.



Smal vägbredd på Åkervägen.



Smal vägbredd på Båtstigen.

Det förekommer även siktproblem på vissa vägar. Sikten begränsas framför allt på Sjöboholmsvägen och Torupsvägen. Siktproblemen är som störst i fyrvägs korsningen där Aspliden korsar Granliden och Björkliden. I denna korsning är sikten kraftigt begränsad på grund av linjeföring, vegetation och höjdskillnader. Det innebär att korsningen är problematisk ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det finns även generellt siktproblem vid utfarter, särskilt mot Landsvägen.



Korsning med siktproblematik vid Asplidens korsning med Granliden och Björkliden.



Korsning med siktproblematik vid korsning med Landsvägen.

4.3 DRIFT OCH UNDERHÅLL

Vid platsbesöket noterades även problem med dagvattenhantering på ett antal ställen. Stora vattenansamlingar som täckte delar av körbanorna noterades på Badstigen och Landsvägen. På Landsvägen hade vatten även samlats på den östra trottoaren.



Vattenansamling på Badstigen.



Vattenansamling på Landsvägen.

Drift- och underhållsbrister noterades även i form av överhängande växtlighet på Spångahusvägens norra trottoar och sliten vägmålning på övergångsstället på Landsvägen i höjd med Frostavägen.



Överhängande växtlighet på Spångahusvägens norra trottoar.



Sliten vägmålning på övergångsstället i höjd med Frostavägen.

5 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

De åtgärdsförslag som har tagits fram syftar till att hantera de identifierade problempunkterna. Fokus har lagts på de vägar som berörs av stängda anslutningar till väg 23 och av planerad ny bebyggelse. Vissa av åtgärdsförslagen berör även övriga vägar och syftar då i första hand till att säkerställa ett attraktivt gång- och cykelvägnät i Tjörnarps. Åtgärdsförslagen finns redovisade i kartbilderna i *bilaga 3 och 4*. I detta avsnitt beskrivs åtgärdsförslagen på kartbilderna närmare.

Åtgärdsförslagen är framtagna av Tyréns i dialog med Höörs kommun. De är tänkta att fungera som underlag till den fortsatta planeringen, och kommunen kan välja om och hur det anses lämpligt att gå vidare med åtgärdsförslagen.

Åtgärdsförslagen har tagits fram i ett tidigt skede i planeringen, vilket innebär att det finns ett flertal osäkerheter. Det gäller exempelvis om samtliga tänkbara bostadsområden blir aktuella att bygga ut framöver och i vilken takt utbyggnaden kommer att ske. Det finns därför många aspekter vad gäller trafiken som behöver utredas vidare i kommande detaljplanarbeten. Detta gäller både de åtgärdsförslag som tas upp i den här utredningen och eventuella åtgärdsbehov som inte har identifierats här.

De åtgärdsförslag som gäller Landsvägen förutsätter att vägghållaransvaret ses över. För att kunna genomföra åtgärderna behöver Landsvägen antingen bli kommunal väg, alternativt behöver kommunen föra en dialog med Trafikverket.

De åtgärdsförslag som gäller breddning av vägar för att förbättra framkomligheten eller möjliggöra nya gång- och cykelkopplingar (se avsnitt 5.1 och 5.2) innebär generellt att mark vid sidan av vägen behöver tas i anspråk.

5.1 NYA GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Åtgärdsförslaget utgår ifrån att gång- och cykelvägen längs Landsvägen som pekas ut i kommunens cykelplan anläggs på Landsvägens västra sida. **Sträckan är prioriterad av kommunen.** Gång- och cykelvägen anläggs då på samma sida som Trafikverkets planerade gång- och cykelanslutningar från väg 23 i norr och söder. Det innebär att två gång- och cykelpassager över Landsvägen undviks (en i norr och en i söder), vilket är fördelaktigt både ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Då det är färre anslutande vägar på Landsvägens västra sida jämfört med östra sida minimeras även antalet korsningspunkter för gående och cyklister som rör sig längs Landsvägen. Genom att anlägga gång- och cykelvägen på Landsvägens västra sida hamnar gång- och cykelvägen dessutom på samma sida av Landsvägen som tågstationen, vilket är en viktig målpunkt.

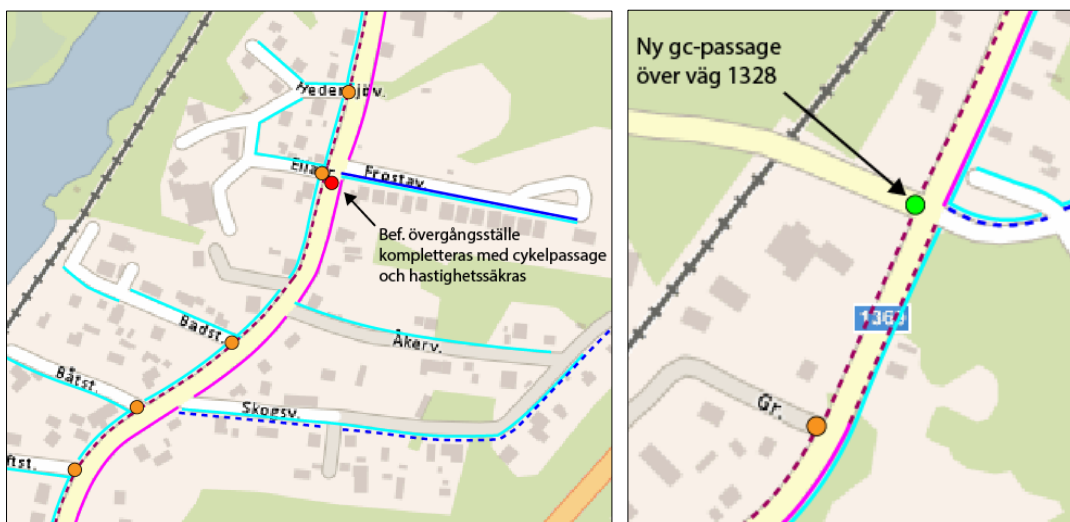
En nackdel med att anlägga gång- och cykelvägen på Landsvägens västra sida är att merparten av den planerade bebyggelsen i Tjörnarps samt viktiga målpunkter i form av skolan och idrottsplatsen ligger på Landsvägens östra sida. Detta innebär att det uppstår behov av nya korsningspunkter för gång och cykel över Landsvägen, vilket kan vara problematiskt ur ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Det befintliga övergångsstället i höjd med Frostavägen behöver dessutom kompletteras med en cykelpassage och föreslås även hastighetssäkras eftersom gång- och cykelpassagen utgör en del av skolvägen. **Passagen vid Frostavägen är prioriterad av kommunen.**



Utsnitt från bilaga 3. Föreslagen ny cykelväg längs Landsvägen visas som streckad mörkröd koppling. Befintlig trottoar på Landsvägen och befintlig gång- och cykelväg på Frostavägen visas som lila respektive blå linje. Befintlig gatubelysning visas som ljusblå linje.

Ytterligare en nackdel med att anlägga gång- och cykelvägen på Landsvägens västra sida är att belysningen byter sida från västra till östra sidan vägen strax söder om stationen. Belysningen bör därför ses över och eventuellt kompletteras med gång- och cykelvägsbelysning på Landsvägens västra sida på sträckan norr om Bagaregränd.

I de punkter där gång- och cykelvägen korsar anslutande gator till Landsvägen föreslås gång- och cykelbanan göras genomgående och upphöjd. Detta för att skapa god framkomlighet och komfort. Hänsyn behöver dock tas till siktförhållandena på platsen för att säkerställa att biltrafiken hinner uppmärksamma korsande gång- och cykeltrafik och att biltrafik inte i onödan blir stående på gång- och cykelpassagerna. Mark kan behöva ianspråkta i vägarnas sidoområden för att säkerställa goda siktförhållanden. En ny gång- och cykelpassage föreslås där den planerade cykelvägen korsar väg 1328. Eftersom väg 1328 är statlig väg förutsätter det översyn av väghållarskapet alternativt måste dialog föras med Trafikverket.



Utsnitt från bilaga 3 och 4. Nya upphöjda gång- och cykelpassager är markerade som orangea cirklar och ny gc-passage över väg 1328 är markerad som grön cirkel.

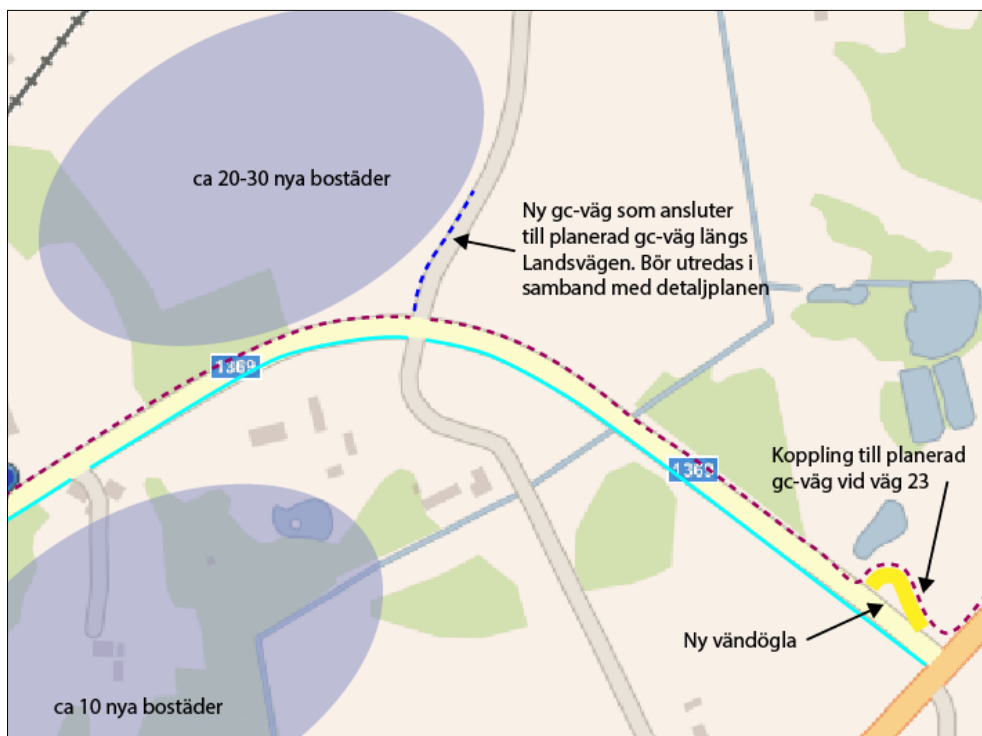
Utöver den nya gång- och cykelvägen längs Landsvägen föreslås även andra kompletteringar av gång- och cykelnätet i Tjörnarps för att knyta ihop nätet och ansluta det till den planerade bebyggelsen. En gång- och cykelkoppling längs Sjöboholmsvägen föreslås för att knyta ihop de befintliga kopplingarna från Korsarödsvägen och Landsvägen med gångtunneln under järnvägen. Vid tunneln under järnvägen finns det en anslutande gång- och cykelväg på västra sidan. Eftersom anslutningen i tunneln består av enbart en trappa behöver den kompletteras med en cykelramp för att det ska vara möjligt att cykla till västra sidan. På grund av höjdskillnader och markförhållanden kan detta vara svårt att genomföra. Ett annat alternativ är därför, som nämnt under avsnitt 4 *Problempunkter*, att byta ut befintlig skyltning för gång- och cykelväg till skyltning för enbart gångväg. Tunneln består då endast av en gångkoppling, och cyklister som exempelvis ska till badplatsen på västra sidan får istället hänvisas till gång- och cykeltunneln i höjd med Bokliden.

Nya cykelvägar föreslås även på Skogsvägen och i en förlängning av Frostavägen. Detta för att koppla ihop Trafikverkets planerade planskilda gång- och cykelpassage under väg 23 med den planerade gång- och cykelvägen längs Landsvägen och den befintliga gång- och cykelvägen längs Frostavägen. **Kopplingen från Frostavägen till den nya planskildheten i Skogsvägens förlängning är prioriterad av kommunen.** Nya gång- och cykelvägar föreslås även längs norra delen av Granliden, längs Bokliden, Gunnarpsvägen, Lucernvägen och Mellbyvägen. Dessa gång- och cykelkopplingar har som syfte att ansluta den planerade nya bebyggelsen längs dessa vägar till gång- och cykelvägen längs Landsvägen. Undantaget är gång- och cykelkopplingen längs Mellbyvägen som i första hand syftar till att ansluta den befintliga bebyggelsen till gång- och cykelvägen längs Landsvägen. Samtliga av dessa vägar behöver breddas för att gång- och cykelbanor ska kunna inrymmas. Förutsättningarna för detta behöver utredas närmare i detaljplaneskedet för respektive utbyggnadsområde.



Utsnitt från bilaga 3. Ny gång- och cykelväg i Frostavägens förlängning visas som lila streckad linje och möjlig ny gång- och cykelväg längs Skogsvägen visas som streckad blå linje.

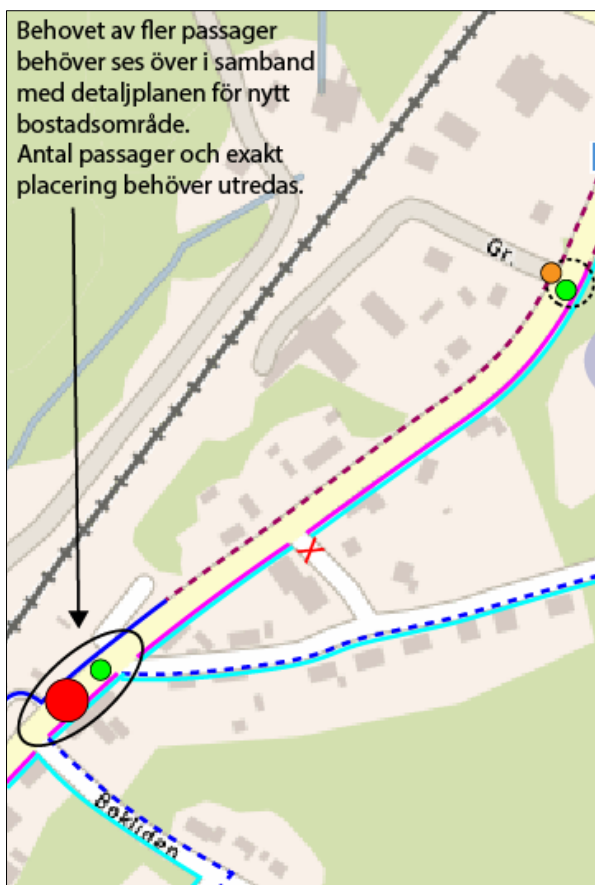
En ny gång- och cykelväg föreslås även längs den enskilda vägen i norra Tjörnarps där cirka 20-30 nya bostäder planeras. Detta för att ansluta det nya bostadsområdet till den planerade gång- och cykelvägen längs Landsvägen. Eftersom vägen är enskild förutsätter en sådan åtgärd att väghållarskapet ses över.



Utsnitt från bilaga 4. Möjlig ny gång- och cykelväg längs enskild väg i norra Tjörnarps visas som blå streckad linje.

För att ansluta de föreslagna gång- och cykelvägarna till Landsvägens gång- och cykelväg behöver nya passager anläggas över Landsvägen vid Skogsvägen, Gunnarpsvägen och i Mellbyvägens båda anslutningar mot Landsvägen. Exakt utformning av dessa passager är lämpligt att utreda vidare utifrån trafiksäkerhetsaspekter och utifrån Landsvägens karaktär. Det kan även finnas behov av att anlägga en ny gång- och cykelpassage över Landsvägen i höjd med Gränden om utbyggnadsområdet på östra sidan Landsvägen får en ny väganlutning parallellt med Gränden. Detta för att skapa en sammanhängande gång- och cykelkoppling från utbyggnadsområdet till den nya gång- och cykelvägen längs Landsvägen. Det kan också behövas en gång- och cykelpassage över Landsvägen i höjd med Korsarödsvägen/Torupsvägen. Detta för att möjliggöra för boende öster om Landsvägen att ansluta till den nya gång- och cykelvägen längs Landsvägen och vidare söderut till Trafikverkets nya planskilda gång- och cykelpassage.

Vid stationsområdet, i höjd med Gunnarpsvägen och Bokliden, kan behovet av fler gång- och cykelpassager över Landsvägen generellt behöva ses över i samband med detaljplaneläggning för nya bostäder. **Åtgärder som möjliggör passage för cyklister utmed denna sträcka är prioriterade av kommunen.** Detta framtida behov behöver utredas i samband med en samlad översyn av trafikmiljön vid stationsområdet. Landsvägens karaktär är idag inte anpassad för täta passager för gående och cyklister, och en omdaning av stationsområdet behöver därför ses i ett helhetsperspektiv. Behovet av fler gång- och cykelpassager vid stationsområdet har därför inte studerats närmare i denna utredning.



Utsnitt från bilaga 4. Utredningsbehov av gång- och cykelpassager vid stationsområdet.

Förutom dessa förslag på tillkommande gång- och cykelkopplingar bör Landsvägen kompletteras med trottoar på vägens östra sida på sträckan mellan Gränden och Mellbyvägens södra anslutning, då trottoar saknas idag.



Utsnitt från bilaga 4. Trottoar som föreslås kompletteras på Landsvägen visas som lila streckad linje på östra sidan vägen.

5.1.1 PRIORITERADE ÅTGÄRDER

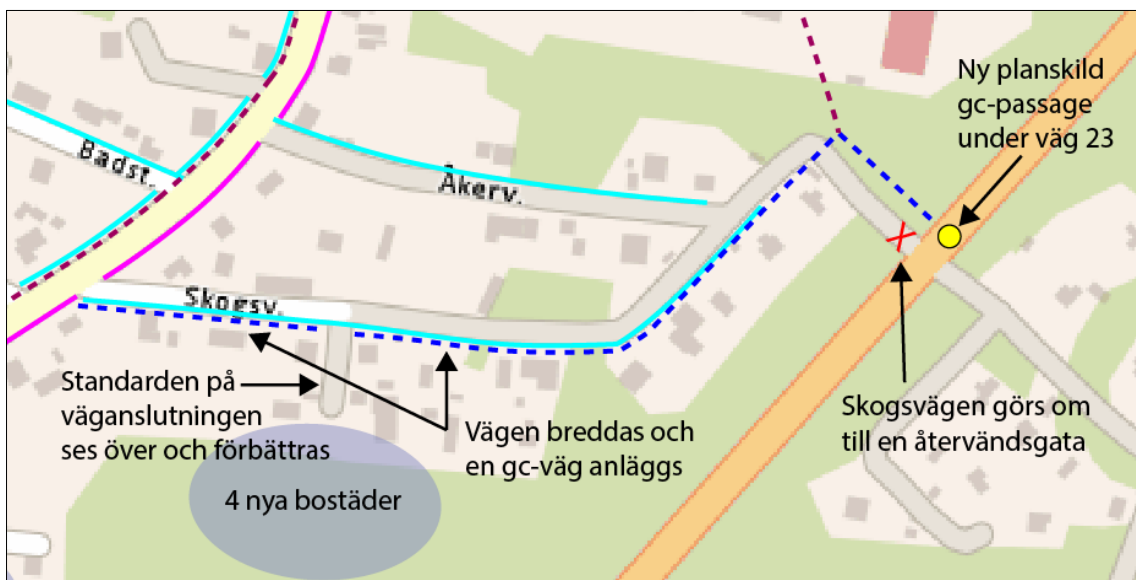
Åtgärder som är högt prioriterade är en ny gång- och cykelväg på Landsvägen, en hastighetssäkrad gång- och cykelpassage över Landsvägen i höjd med Frostavägen, och en ny cykelkoppling i förlängningen av Frostavägen som ansluter till Trafikverkets planerade planskilda gc-passage under väg 23. Cykelvägen på Landsvägen kommer att utgöra huvudcykelnätet genom Tjörnarp och höjer attraktiviteten och trafiksäkerheten för cykeltrafik längs den mest trafikerade vägen i Tjörnarp. En ny cykelkoppling till Frostavägen utgör en genkoppling för gång och cykel till skolan och en hastighetssäkrad gång- och cykelkoppling över Landsvägen i höjd med Frostavägen bidrar till en säker skolväg.

Även åtgärder för passage för cykel i höjd med stationsområdet ses av kommunen som en prioriterad åtgärd. En ny cykelpassage i detta område skulle utgöra en viktig koppling mellan tågstationen och målpunkter på östra sidan Landsvägen i form av idrottsplatsen och de framtida utbyggnadsområdena.

Det kan även ses som prioriterat att komplettera gångbanan på den del av Landsvägen där trottoar saknas idag, eftersom detta knyter ihop det övergripande gångnätet i Tjörnarp.

5.2 FÖRÄNDRINGAR OCH STANDARDHÖJNINGAR I VÄGNÄTET

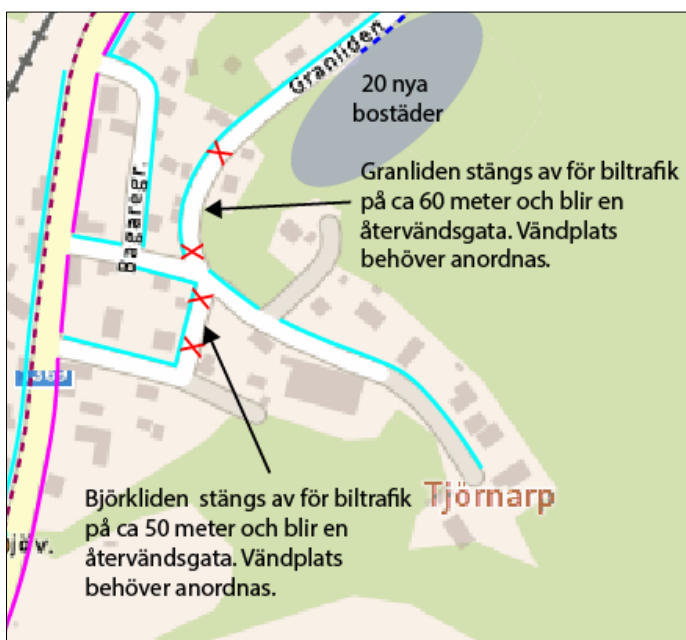
Skogsvägen och Åkervägen förlorar sin koppling österut när Trafikverket stänger anslutningen till väg 23. Skogsvägen föreslås breddas för att inrymma en framtida gång- och cykelväg och för att klara den tillkommande trafiken till följd av den planerade bebyggelsen och att anslutningen mot väg 23 stängs. Vidare bör standarden på den befintliga väkanslutningen mellan det ena planerade bostadsområdet och Skogsvägen ses över. Fyra tillkommande bostäder kommer få sin anslutning via denna, samtidigt som den håller en låg standard som inte är anpassad för ny bebyggelse.



Utsnitt från bilaga 3. Föreslagna åtgärder på Skogsvägen och Åkervägen.

Som nämnt under avsnitt 4 *Problempunkter* finns problem med skymd sikt i korsningen Aspliden/Björkliden/Granliden. I södra delen av Granliden är sikten och framkomligheten begränsad på grund av höjdskillnader och begränsad vägbredd. Därför föreslås Granliden stängas av för biltrafik på en sträcka på cirka 60 meter i gatans södra del och bli en återvändsgata. Inga fastigheter har utfart mot Granliden i denna del, vilket innebär att en sådan åtgärd är möjlig ur det perspektivet. För att åtgärden ska vara möjlig krävs dock att vändplatser kan anordnas på båda sidor om avstängningen. Detta för att möjliggöra vändning för framför allt avfallsfordon och räddningstjänst.

Även Björkliden föreslås stängas av för biltrafik på en sträcka om cirka 50 meter i anslutning till korsningen med Aspliden och Granliden. Denna åtgärd föreslås också på grund av de problematiska siktförhållandena i korsningen. Även här behöver en vändplats ordnas för att säkerställa fortsatt god framkomlighet för avfallsfordon och räddningstjänst. Utrymmet för detta behöver utredas närmare. Ett alternativ kan vara att möjliggöra backvändning på Björkliden, vilket dock är ett sämre alternativ ur framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv. Avstängning av vägarna bör samrådats med räddningstjänsten och Merab för att säkerställa att utryckningsvägarna och avfallshanteringen fortsatt fungerar i området.



Utsnitt från bilaga 3. Föreslagna stängningar av Granliden och Björkliden.

Bokliden föreslås breddas för att inrymma en gång- och cykelväg och för att klara trafiken från den tillkommande bebyggelsen. Detta behöver utredas närmare i detaljplaneskedet. Även den del av Mellbyvägen som är enskild väg föreslås breddas för att kunna utgöra en anslutning mot Landsvägen för ett av de planerade nya bostadsområdena. Mellbyvägen bedöms vara den väg som är mest lämpad för att hantera trafiken från det nya bostadsområdet. Eftersom vägen är enskild idag behöver dock kommunen ta över vägen för att den ska kunna användas som anslutningsväg för tillkommande bebyggelse. På sikt kan det också vara lämpligt att bredda Brönnestadsvägen. Det är visserligen inte troligt att trafiken kommer öka på Brönnestadsvägen när anslutningen mot väg 23 stängs, utan snarare minska. Detta eftersom det troligen förekommer idag att boende längs Brönnestadsvägen kör in på vägen direkt från väg 23. Brönnestadsvägen behöver alltså inte breddas av denna anledning, utan en breddning är framför allt lämplig för att möjliggöra möte på en idag smal väg.



Utsnitt från bilaga 4. Föreslagna åtgärder på den enskilda delen av Mellbyvägen och på Brönnestadsvägen.

Bivägens anslutning mot Landsvägen föreslås stängas av och Bivägen göras om till återvändsgata. Endast en fastighet som har utfart ut mot Bivägen berörs av detta. Deras väg ut till Landsvägen förlängs något, men fördelarna med att stänga utfarten överväger detta. En stängning av utfarten skulle innebära ökad trafiksäkerhet för gående och för fordonstrafik på Landsvägen som kan ha svårt att notera vägen. På grund av vägbredden har Bivägen begränsad framkomlighet, vilket även det är ett motiv för att stänga av vägen.

För de 30-35 nya bostäder som planeras i anslutning till Lucernvägen finns flera möjliga anslutningspunkter till det befintliga vägnätet. Dessa har markerats i kartan i *Bilaga 4*, men har inte utretts närmare inom ramen för denna utredning. Istället behöver de utredas närmare i kommande detaljplanearbeten.



Utsnitt från bilaga 4. Möjliga nya anslutningspunkter till det befintliga vägnätet från planerade nya bostäder vid Lucernvägen.

På vissa av vägarna skulle enkelriktning kunna vara en möjlig åtgärd för att förbättra framkomligheten. På de flesta vägar är enkelriktning dock inte genomförbart, eftersom vägarna är återvändsgator idag eller kommer att bli återvändsgator när anslutningar mot väg 23 stängs. Enkelriktning skulle då omöjliggöra in- eller utfart till/från Landsvägen. De vägar där enkelriktning skulle vara möjligt och motiverat utifrån framkomlighets- och/eller trafiksäkerhetsskäl är Skogsvägen/Åkervägen, Björkliden/Granliden/Bokliden och Mellbyvägens smala norra del.

Generellt riskerar dock enkelriktning av dessa vägar att leda till ökat trafikarbete på den andra vägen som ansluter till Landsvägen. Exempelvis skulle ett infartsförbud från Åkervägen innebära ökat trafikarbete på Skogsvägen, eftersom all trafik som ska till fastigheterna längs Åkervägen måste köra denna väg. På samma sätt skulle ett infartsförbud från Bokliden innebära att trafiken som ska till fastigheterna längs Bokliden och Granlidens norra del måste köra in via Björkliden eller Aspliden, vilket skulle öka trafiken på dessa vägar. Enkelriktning skulle alltså leda till troligtvis icke-önskvärda konsekvenser för trafikmiljön. Därför rekommenderas inte enkelriktning av en eller flera vägar i Tjörnarp som en generell åtgärd.

Ett möjligt utredningsalternativ skulle dock vara att enkelrikta trafiken på Granlidens södra del i syfte att underlätta trafiksituationen i korsningen med Björkliden och Häglingevägen. En enkelriktning i södergående riktning, från Granlidens södra del och vidare längs Björkliden och Häglingevägen, skulle innebära att en konfliktpunkt försvinner eftersom det blir förbjudet att göra vänstersväng in till Granliden. Eftersom södergående trafik fortsatt skulle vara tillåtet på Granliden skulle dock siktproblemen i korsningen kvarstå. En enkelriktning i norrgående riktning skulle i det fallet kunna vara ett bättre alternativ. En enkelriktning av Granlidens södra del behöver oavsett utredas vidare om det anses vara en aktuell åtgärd.

5.3 DRIFT- OCH UNDERHÅLLSÅTGÄRDER

Utöver standardhöjande åtgärder noterades även behov av vissa drift- och underhållsåtgärder under platsbesöket. Det gäller bland annat röjning av siktskymmande växtlighet och växtlighet som växer över gångbanor. Exempelvis täcktes hela gångbanan på Spångahusvägen av växtlighet vid tidpunkten för platsbesöket. Generellt föreslås även att siktskymmande växtlighet ses över vid utfarterna mot Landsvägen för att säkerställa god sikt i korsningspunkter.

Under platsbesöket noterades även stora vattenansamlingar på Landsvägen mellan Kräftstigen och Båttstigen, på Badstigen, samt på Landsvägen mellan Mellbyvägens båda anslutningar. Vattenansamlingarna begränsade framkomligheten både på körbanan och på trottoarerna på Landsvägens östra sida. Anledningarna till bristerna i dagvattenhanteringen bör undersökas. Det kan eventuellt vara lämpligt med en skyfallsutredning för att ta reda på om vägnätet klarar av att omhänderta större vattenmängder, alternativt vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa att större vattenmängder kan hanteras.



Utsnitt från bilaga 3 och 4. Platser på Landsvägen och Badstigen där vattenavrinningen föreslås ses över.

Det kan även vara lämpligt att se över korsningen Landsvägen/Gunnarpsvägen och anpassa väjningslinjens placering, alternativt anlägga en mittrefug för att kanalisera trafiken i korsningen. Biltrafik på Landsvägen som kommer norrifrån och ska svänga vänster in på Gunnarpsvägen kör troligen över väjningslinjen, eftersom det är svårt att ta ut svängen så mycket som krävs för att undvika detta.



Korsningen Landsvägen/Gunnarpsvägen. Vänstersväng från Landsvägen behöver tas ut ordentligt för att inte korsa väjningsplikten.

Bilaga 1 - Förutsättningar och problempunkter, Södra delen

<p>7. Hedensjövägen Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 5-6 meter, förskjuten gräns i öst. Verklig vägbredd ca 4-5 meter. Vägen är belyst och har relativt god standard sett till antalet berörda fastigheter.</p>
<p>6. Ellagränd Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 10 meter, förskjuten gräns. Stor del ianspråkstagen mark ger verklig vägbredd ca 5 meter. Vägområde saknas vid Koministern 26. Vägen är belyst och har relativt god standard sett till antalet berörda fastigheter.</p>
<p>5. Badstigen Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Återvändsgata med vändplats i slutet. Vägområde ca 6 meter, förskjuten gräns. Verklig vägbredd ca 4 meter i väst och 6 meter i öst. Vägen är belyst och har relativt god standard sett till antalet berörda fastigheter. Vid platsbesöket noterades dock en stor vattenansamling som täckte hela körbanan.</p>
<p>4. Båstigen Kommunal väg, asfalterad utan vägmålning. Återvändsgata utan vändplats i slutet. Vägområde ca 6 meter, förskjuten gräns. Verklig vägbredd ca 4 meter, vilket försvårar möten. Vägen har låg standard trots belysning, då framkomligheten är begränsad och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Det är samtidigt endast ett fåtal berörda bostäder.</p>
<p>3. Kräftstigen Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Återvändsgata utan vändplats i slutet (yta finns dock för att vända runt). Vägområde ca 5.5-7.5 meter, förskjuten gräns. Verklig vägbredd ca 5 meter, vilket försvårar möten. Vägen är belyst och har relativt god standard sett till antalet berörda fastigheter.</p>
<p>2. Sjöboholmsvägen Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Återvändsgata med vändplats/parkering i slutet. Från vändplatsen finns ett skyltat gc-stråk som leder till badplatsen. Vägområde ca 9-10 meter. Delvis ianspråkstagen eller förskjuten gräns. Möten är möjliga. Vägen har relativt god standard och belysning, men utan egna ytor för gående och cyklande. Tydliga kopplingar till närliggande gc-vägar saknas. En trappa vid vändplatsen försvårar för cyklisterna. Sikten i den västra delen är något begränsad pga backkrön. Korsningen mot Korsarödsvägen är oreglerad men har god sikt.</p>
<p>1. Korsarödsvägen Kommunal väg, asfalterad, med målade körbanekanter. Vägområde ca 9-10 meter. Verklig vägbredd är ca 6 meter mellan streck, vilket möjliggör möten. Vägen har god standard, med belysning och egna målade ytor för gående och cyklande på bägge sidor om körbanan. Nytt bostadsområde ger ökad trafik på en begränsad del av den södra anslutningen (ca 40-80 fordon/dygn, 1% tung trafik). Vägen bedöms kunna hantera trafikökningen. God sikt i korsningar.</p>



20. Bokliden
Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 5-10 meter, breddas ytterligare mot Granliden. Verklig vägbredd ca 3-4 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk). Vägen har låg standard trots belysning, då framkomligheten är begränsad och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Nytt bostadsområde ger ökad trafik (ca 120-160 fordon/dygn, 1% tung trafik)

19. Bagaregränd
Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 5-8 meter, breddas ytterligare mot Landsvägen och mot Aspliden. Verklig vägbredd ca 5 meter, bredast ut mot Landsvägen. Vägen är belyst och har relativt god standard sett till antalet berörda fastigheter. Sikten är begränsad i kurvan på grund av skymmande vegetation.

18. Granliden
Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning och med en liten vändplats längst i öst. Vägområde ca 5-10 meter, förskjuten gräns. Verklig vägbredd ca 3-5 meter, vilket försvårar möten. En del av sträckan har räckel pga höjdskillnad vilket försvårar möten. Sikten är också begränsad på denna sträcka. Nytt bostadsområde ger ökad trafik på norra delen av vägen (ca 120-160 fordon/dygn, 1% tung trafik)

17. Aspliden
Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 4-6 meter, breddas ytterligare ut mot Landsvägen. Verklig vägbredd ca 3-6 meter, varav bredast i väst och smalast i öst. Vägen är belyst och har relativt god standard, även om en del av sträckan har begränsad framkomlighet. Soptunnor längs vägen bidrar till att begränsa framkomligheten. Korsningen med Granliden och Björkliden är problematisk ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, då sikten är kraftigt begränsad och påverkas av de anslutande vägarnas linjeföring, vegetation och höjdskillnad. En trafikspegel finns, men risken är att denna ger en falsk trygghet och påverkar uppmärksamheten negativt. Trafikspegel gör det svårt att uppfatta vissa saker så som avstånd, samt att dagg, regn, rimfrost och spegelns ålder påverkar dess kvalitet.

16. Björkliden
Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 5 meter. Verklig vägbredd ca 3 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk). Vägen har låg standard trots belysning, då framkomligheten är begränsad och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Det är samtidigt endast ett fåtal berörda bostäder.

15. Häglingevägen
Kommunal/enskild väg (kommunal närmst Landsvägen), asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 10 meter, breddas ytterligare i öst där det ligger över stor del av tomt. Förskjuten gräns. Verklig vägbredd ca 8 meter. Vägen är belyst och har god standard. Vägbredden talar för att en lösning för gående och cyklande borde vara möjlig.

14. Frostavägen
Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Återvändsgata med vändplats/parkering i slutet. Vägområde ca 10 meter, förskjuten gräns. Verklig vägbredd ca 6 meter plus 2,5 meter trottoar (utanför målad linje). Vägen har god standard med belysning och en kombinerad gång- och cykelbana separerad från körbanan med refuger och pollare. De nya bostadsområdena kan förväntas medföra ökad trafik till skolan/ förskolan, men trafikmängden är svårbedömd.

13. Åkervägen
Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 5-7 meter i väst och 9 meter i öst. Verklig vägbredd ca 3-4 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk). Vägen breddas något i korsningen ut mot Landsvägen. Vägen har låg standard trots belysning, då framkomligheten är begränsad och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Stängning av anslutning mot väg 23 ger ökad trafik (ca 30-40 fordon/dygn, 1% tung trafik)

12. Skogsvägen
Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 9 meter i väst och 3 meter i öst. Verklig vägbredd ca 4-5 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk). Vägen breddas i korsningen ut mot Landsvägen. Vägen är belyst och har relativt god standard sett till antalet berörda fastigheter. Stängning av anslutning mot väg 23 ger dock ökad trafik (ca 30-80 fordon/dygn, 1% tung trafik). Nytt bostadsområde ger också ökad trafik (ca 20-30 fordon/dygn, 1% tung trafik)

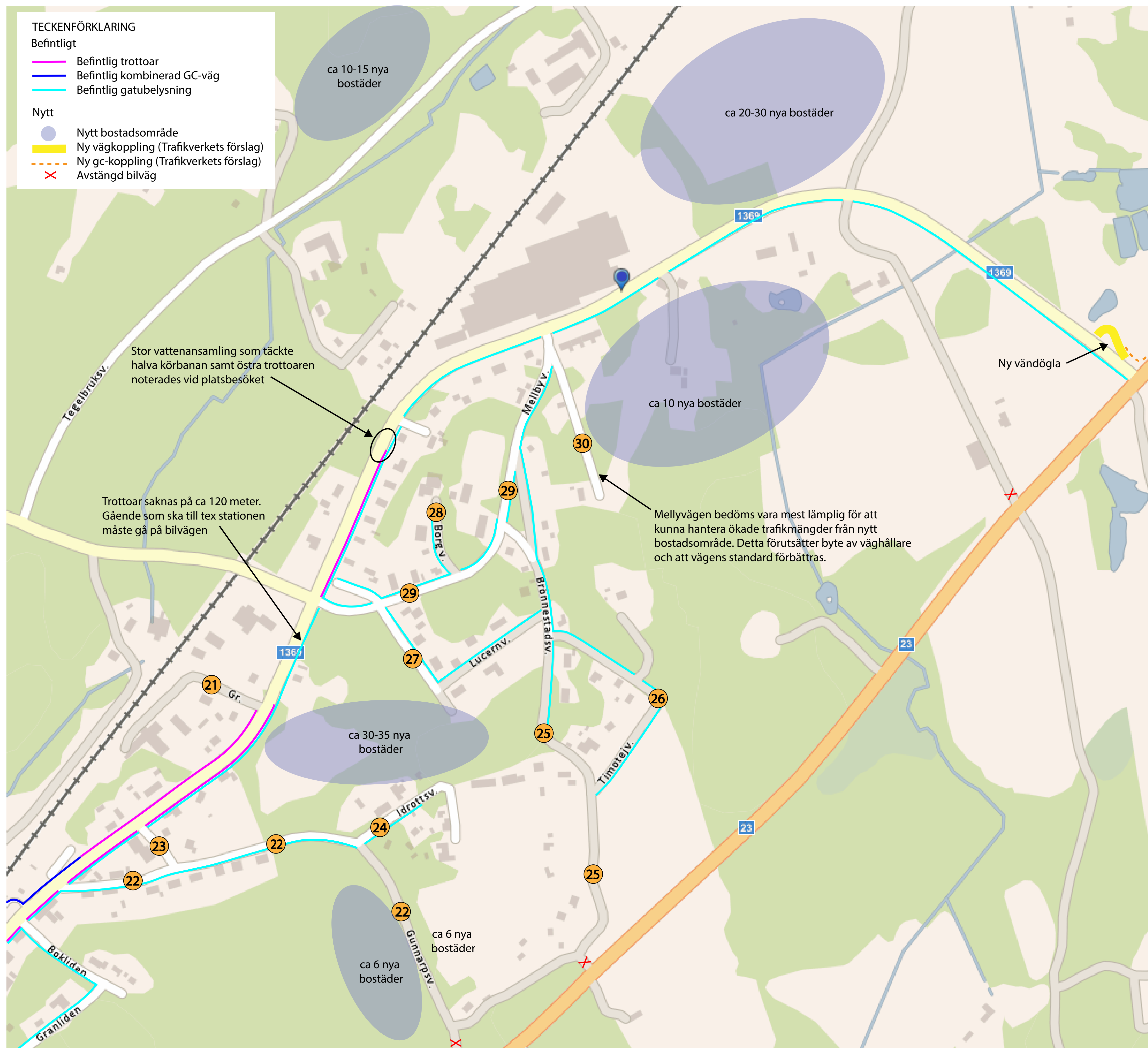
11. Sockengränd
Kommunal väg, grusväg. Återvändsgata utan vändplats i slutet (ej skyltat). Vägområde ca 8 meter, ianspråkstaget i stora delar. Verklig vägbredd ca 3 meter, vilket försvårar möten. Vägen har låg standard då framkomligheten är begränsad, belysning saknas och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Det är samtidigt endast ett fåtal berörda bostäder. En ny bostad tillkommer vilket ger något ökad trafik (ca 6-8 fordon/dygn, 1% tung trafik)

10. Droskgränd
Kommunal väg, asfalterad (grusväg på sista sträckan till sista fastigheten), utan vägmålning. Återvändsgata utan vändplats i slutet (ej skyltat). Vägområde ca 6-8 meter, ianspråkstaget i stora delar. Verklig vägbredd ca 3-4 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk). Vägen har låg standard trots belysning, då framkomligheten är begränsad och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Det är samtidigt endast ett fåtal berörda bostäder. Två nya bostäder tillkommer vilket ger något ökad trafik (ca 12-16 fordon/dygn, 1% tung trafik)

9. Torupsvägen
Kommunal/enskild väg (kommunal närmst Landsvägen), asfalterad, utan vägmålning. Återvändsgata med vändplats i slutet (vid fastighet). Vägområde ca 5-6 meter, förskjuten gräns. Verklig vägbredd ca 4 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk). Vägen har låg standard trots belysning, då framkomligheten är begränsad och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Backkrön begränsar sikten på sträckan. Begränsad sikt mot norr i korsning med Landsvägen pga häck.

8. Spångahusvägen
Kommunal/enskild väg (enskild sista sträckan som är parallell med väg 23), asfalterad, utan vägmålning. Återvändsgata med vändplats och bom i slutet som utgör gräns mot den enskilda vägen. Vägområde ca 9-10 meter (ca 7-8 meter i öst). Delvis ianspråkstaget eller förskjuten gräns. Vägen har god standard, med belysning och trottoarer på bägge sidor om körbanan. Den norra trottoaren kan dock inte nyttjas pga överhängande växtlighet. Stängning av anslutning mot väg 23 ger ökad trafik (ca 50 fordon/dygn, 15% tung trafik). Den befintliga vägsträckan och den nya fastighetsanslutningen bedöms ha tillräckligt god standard kunna hantera trafikökningen.

Bilaga 2 - Förutsättningar och problempunkter, Norra delen



21. Gränden
 Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning (finns dock en mittremsa vid korsningen med Landsvägen). Återvändsgata med vändplats/parkering i slutet. Verklig vägbredd ca 5 meter. Vägen breddas i korsningen ut mot Landsvägen. Vägen är belyst och har relativt god standard sett till antalet berörda fastigheter.

30. Mellbyvägen
 Enskild väg, asfalterad, utan vägmålning. Verklig vägbredd ca 2,5-3 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk vid möte). Vägen har låg standard då framkomligheten är begränsad, det är långa avstånd mellan belysningsstolparna och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Det är endast ett par bostäder som använder vägen idag men ett nytt bostadsområde ger ökad trafik (ca 60-80 fordon/dygn, 1% tung trafik). Väghållaransvar behöver dock ändras om vägen ska användas som fastighetsanslutning till nytt bostadsområde.

29. Mellbyvägen
 Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 10 meter. Verklig vägbredd ca 7 meter i söder och 4 meter i norr. Vägen har relativt god standard och belysning, men utan egna ytor för gående och cyklande. Stängning av anslutning mot väg 23 ger ökad trafik på den norra delen (ca 90-160 fordon/dygn, 1% tung trafik)

28. Borgvägen
 Kommunal väg, grusväg. Återvändsgata med vändplats i slutet. Vägområde ca 8 meter. Verklig vägbredd ca 3 meter. Vägen har låg standard trots belysning, då framkomligheten är begränsad och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Det är samtidigt endast ett fåtal berörda bostäder.

27. Lucernvägen
 Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 10 meter i väst och 12 meter i öst. Verklig vägbredd ca 6,5 meter i väst och ca 3,5 meter i öst. Den västra delen har relativt god standard, medan framkomligheten på den östra delen är begränsad (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk vid möte). Belysning finns längs hela sträckan. Nytt bostadsområde ger ökad trafik på den västra delen (ca 180-280 fordon/dygn, 1% tung trafik). Vägen bedöms kunna hantera trafikökningen.

26. Timotejvägen
 Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 8 meter. Verklig vägbredd ca 3 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk). Vägen har låg standard trots belysning, då framkomligheten är begränsad och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Det är samtidigt endast ett fåtal berörda bostäder.

25. Brönnestadsvägen
 Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägen är smal och ofta finns en förskjutning mellan vägområde och vägens verkliga läge. Verklig vägbredd ca 2,5-3,5 meter, vilket försvårar möten. Vägen har låg standard då framkomligheten är begränsad, belysning saknas på delar av sträckan och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg. Stängning av anslutning mot väg 23 ger ökad trafik (ca 90-160 fordon/dygn, 1% tung trafik)

24. Idrottsvägen
 Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Återvändsgata med vändplats i slutet. Vägområde ca 8 meter. Verklig vägbredd ca 5 meter, vilket försvårar möten (gräsremsa i sidoområdet behöver tas i anspråk). Vägen är belyst och har relativt god standard sett till antalet berörda fastigheter.

23. Bivägen
 Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Verklig vägbredd ca 3,5-4 meter, vilket försvårar möten. Tvärställd parkering finns längs vägen vilket också påverkar framkomligheten. Vägen har låg standard då framkomligheten är begränsad, belysning saknas och gående och cyklande rör sig i blandtrafik på en smal väg.

22. Gunnarpsvägen
 Kommunal väg, asfalterad, utan vägmålning. Vägområde ca 10 meter i västra delen, smalare ner mot väg 23. Förskjuten gräns längs med hela sträckan. Ner mot väg 23 ligger vägen ca 15 meter väster om vägens fastighet. Verklig vägbredd ca 5,5 meter i väst men smalnar av till ca 3,5 meter öst om Slånten 6. Vägen är belyst och har relativt god standard. Stängning av anslutning mot väg 23 ger dock ökad trafik (ca 50-60 fordon/dygn, 1% tung trafik) Nytt bostadsområden ger också ökad trafik (ca 40-50 fordon/dygn, 1% tung trafik)

Bilaga 3 - Åtgärdsförslag, Södra delen



Bilaga 4 - Åtgärdsförslag, Norra delen

